

Anlage 01 zur Vorlage 0425/2022

Erläuterung der geplanten Maßnahmen nach Verkehrsart:

ÖPNV:

Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen Langemarckweg, Belkawa-Arena und An der Flora

Gemäß Personenbeförderungsgesetz soll eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr hergestellt werden. Der Ausbau der Bushaltestellen beinhaltet ein Blindenleitsystem, den Einbau von Bussonderborden für den barrierefreien Einstieg, die Erneuerung der Oberfläche im Wartebereich und die Ergänzung von Fahrgastunterständen an den Haltestellen Belkawa-Arena (beidseitig) und An der Flora (Nordseite). Aufgrund vorhandener Baumstandorte, Kellerfenster oder Einfahrten können die Haltestellen An der Flora (Südseite) und Belkawa-Arena (beidseitig) nur teilweise barrierefrei ausgebaut werden. Dabei werden nur die ersten beiden Zugänge barrierefrei gestaltet. Bei Gelenkbussen ist der dritte, am hinteren Ende gelegene Zugang nicht barrierefrei oder zumindest nicht durchgehend über einen Leitstreifen mit der restlichen Haltestelle verbunden.

Zudem soll die Haltestelle Langemarckweg Süd von einer Busbucht zu einer Fahrbahnrandhaltestelle umgewandelt werden. Grund hierfür ist, dass die bestehende Bucht zu kurz und zu schmal ist um sicher angefahren werden zu können. Der neue Standort ist zudem in Hinblick auf die Querungssituation für Fahrgäste besser geeignet.

Fußverkehr:

Alle bestehenden Furten an den Knotenpunkten mit Ampeln Am Stadion und B506 sollen barrierefrei gestaltet werden. Dafür ist geplant, differenzierte Bordhöhen mit 6cm Tastkante und Nullabsenkung einzubauen. Auch die bestehenden Fußgängerüberwege neben der Einmündung Langemarckweg und Am Stadion sollen hinsichtlich der Barrierefreiheit den aktuellen Richtlinien angepasst werden und sollen zukünftig die erforderlichen Breiten sowie ebenfalls differenzierte Bordhöhen und taktile Leitsysteme aufweisen. Die Einmündung Langemarckweg soll mit taktilen Leitelementen und differenzierter Bordhöhen für eine barrierefreie Überquerbarkeit angepasst werden. Die Einmündung An der Flora soll aufgrund der begrenzten Flächen und im Radius liegender Grundstückszufahrt mit durchgehender Bordhöhe von 3cm und taktilen Leitsystem ausgestattet werden.

Auch die Einmündung Am Wapelsberg soll im Zuge der Umgestaltungsmaßnahmen angepasst werden: Derzeit weist der Anschluss an die Paffrather Straße einen sehr großflächigen Einmündungsbereich auf. Durch nur teilweise niveaugleiche Führung über den Gehweg und in Kombination mit dem Beginn bzw. Ende des verkehrsberuhigten Bereichs besteht hier eine unklare Vorrangsituation und für sehbehinderte Personen eine nicht eindeutige Führung entlang der Paffrather Straße. Die Einmündungssituation soll daher durch die Herstellung einer vollständigen Gehwegüberfahrt mit beidseitiger Abgrenzung zu den Fahrbahnen durch Borde vereinfacht werden. Dem Fußverkehr soll dabei Vorrang eingeräumt und die Vorrangsituation optisch durch die Bordabgrenzung und Belagwechsel für alle Verkehrsteilnehmer verdeutlicht werden. Entlang der Gehwegüberfahrt soll in Gehrichtung mittels taktilen Leitsystems auch eine barrierefreie Führung sichergestellt werden.

Radverkehr:

Abschnitt Reuterstraße bis Am Stadion:

Geplant ist die Einrichtung beidseitiger Radfahrstreifen mit 1,85m. Damit wird im Rahmen der verfügbaren Flächen ein möglichst attraktives Angebot für den Radverkehr geschaffen. Radfahrstreifen dürfen nicht überfahren werden und geben damit dem Radverkehr eine gleichwertige Verkehrsfläche.

Zudem stellt die im Vergleich zu Schutzstreifen breitere Fläche insbesondere auf der Steigungsstrecke eine Verbesserung der Sicherheit dar. Die subjektive Sicherheit und damit auch die Akzeptanz durch Radfahrende wird in beide Fahrtrichtungen gefördert. Die verbleibende Restfahrbahnbreite von 6,25m stellt einen Kompromiss zwischen Angebot für Radverkehr und Begegnungsfall BUS/BUS dar (Regelmaß Bus/Bus nach Richtlinie: 6,50m, Mindestmaß: 6,00m).

Trotz erforderlicher Unterbrechungen an Bushaltestellen oder dem Übergang in Schutzstreifen an Mittelinseln entsteht über den gesamten Abschnitt eine durchgehende Radverkehrsführung mit für den Radverkehr ausgewiesenen Flächen.

In der Zufahrt zum Knotenpunkt Am Stadion ist die Fortsetzung der Querschnittsaufteilung aufgrund des zusätzlichen Linksabbiegestreifens nicht möglich. Hier soll daher der nördliche Radfahrstreifen in einen Schutzstreifen überführt werden. Auf der Südseite soll der Radverkehr im Bereich des Linksabbiegers im Mischverkehr geführt werden. Hier soll mit Hilfe einer Piktogrammreihe die Lücke bis zum Beginn des Radfahrstreifens geschlossen werden. Beabsichtigt ist die Piktogramme mittig auf dem Fahrstreifen aufzubringen, um allen Verkehrsteilnehmern die Gleichberechtigte Nutzung der Verkehrsfläche durch den Radverkehr zu signalisieren. Diese optische Unterstützung soll Radfahrende auch ermutigen, sich selbstbewusster zu verhalten.

Abschnitt Am Stadion bis B506:

Im weiteren Verlauf von Am Stadion in Richtung Westen bleibt die Fläche aufgrund des dritten Fahrstreifens (Linksabbieger zur Feuerwehr und Geradeaus) begrenzt. Die Aufteilung aus der östlichen Knotenpunktzufahrt soll daher bestehen bleiben: nördlich ein Schutzstreifen, südlich Mischverkehr. Ab dem Beginn bzw. Ende der dritten Fahrspur auf Höhe der Einmündung An der Flora soll auf der Nordseite erneut ein Radfahrstreifen angelegt werden. Aufgrund des höheren Schwerverkehrsanteils soll auf diesem Abschnitt eine Restfahrbahnbreite von 6,50m vorgesehen werden. Dadurch ist auf der Südseite kein Radfahrstreifen, sondern ein Schutzstreifen (1,60m) für den Radverkehr möglich. Dieser verläuft zwischen dem Beginn des Linksabbiegers in die Handstraße und Einmündung An der Flora.

Dass für die Nordseite und damit die Gefällestrecke die breitere Radverkehrsanlage gewählt wurde, ist unter anderem mit der Verbesserung der Sicherheit an der Centershop-Zufahrt, der durchgehenden Radverkehrsführung in dieser Fahrtrichtung, sowie dem besseren Anschluss an den Knotenpunktbereich zu begründen.

Knotenpunkt Paffrather Straße/ B506:

Der gesamte Knotenpunkt soll hinsichtlich der Radverkehrsführung angepasst werden. Es soll in allen Fahrtrichtungen das indirekte Linksabbiegen eingeführt werden. Damit wird es insbesondere für Kinder, ungeübte und unsichere Radfahrende sicherer und einfacher nach links abzubiegen. Auch für den fließenden Verkehr soll der Radverkehr besser sichtbar und die Führung über den Knotenpunkt eindeutiger markiert werden. Um das indirekte Linksabbiegen einleiten zu können, sind weitere Anpassungen in den Knotenpunktzufahrten erforderlich. Der Radverkehr soll beispielsweise in der Zufahrt über die Handstraße bereits frühzeitig über einen Schutzstreifen auf die Fahrbahn überführt werden, um am Knotenpunkt in das indirekte Linksabbiegen zu gelangen.

Radabstellanlagen:

Zusätzlich sollen im Bereich der Belkaw-Arena in der Nähe der Haltestellen (jeweils Südseite) insgesamt acht neue Anlehnbügel für Fahrräder installiert werden. Im Bereich der Haltestelle An der Flora (südliche Haltestelle) sind drei Anlehnbügel vorgesehen, um das Umsteigen vom Rad auf den Bus zu erleichtern.

MIV:

Durch den Entfall der Längsparkstände im Bereich Am Stadion soll der Verkehrsfluss verbessert werden, da Parkmanöver auf der Fahrbahn entfallen. Durch die seitlichen Radverkehrsanlagen wird die durchgehende Fahrbahn weiter von Einmündungen/ Zufahrten abgerückt und damit die Sicht auf andere Fahrzeuge verbessert. Konflikte beim Ein- und Abbiegen werden somit reduziert. Die Haltelinien am Knotenpunkt Am Stadion sollen angepasst werden, um die Schleppkurven großer Fahrzeuge besser abzubilden.